VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 3)**

z dnia 29 grudnia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 3)

29 grudnia 2015 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Szaramy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli nadawania uprawnień do kierowania pojazdami;

– rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 31 lipca 2016 r.;

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Iwona Hickiewicz** główny inspektor pracy wraz ze współpracownikami, **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Roman Kusyk** dyrektor Departamentu Ewidencji Państwowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz **Marcin Maksymiuk** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk, Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Czy są jakieś uwagi do przedstawionego państwu porządku obrad? Nie ma.

Witam serdecznie państwa posłów i zaproszonych gości. Jest z nami pan Wojciech Kutyła – wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami – dyrektorami departamentów. Jest z nami pani Iwona Hickiewicz – główny inspektor pracy, również ze współpracownikami. Pan Jerzy Szmit – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa – witam, panie ministrze, wraz z liczną grupą współpracowników. W posiedzeniu Komisji uczestniczy również pan Marcin Maksymiuk reprezentujący Związek Powiatów Polskich.

W punkcie pierwszym porządku obrad jest rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli nadawania uprawnień do kierowania pojazdami. Proszę pana prezesa lub osobę upoważnioną o przedstawienie wyników kontroli.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowne panie posłanki, szanowni posłowie, bardzo dziękuję za zaproszenie na posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Na wstępie proszę przyjąć serdeczne życzenia od prezesa pana Krzysztofa Kwiatkowskiego – życzenia noworoczne i świąteczne. Niestety, z powodu wcześniej zaplanowanego wyjazdu, zanim jeszcze znany był termin posiedzenia Komisji, miał zaplanowany wyjazd i niestety nie mógł przybyć, ale życzenia przekazuję. Wszystkiego dobrego.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, Najwyższa Izba Kontroli z własnej inicjatywy przeprowadziła kontrolę dotyczącą nadawania uprawnień do kierowania pojazdami. Postaram się w precyzyjny i esencjonalny sposób przedstawić, zrelacjonować wyniki tej kontroli. Moja wypowiedź będzie ilustrowana slajdami, abyśmy w sposób jak najbardziej komunikatywny mogli się porozumiewać.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia funkcjonowanie systemu nadawania uprawnień do kierowania pojazdami, w tym jakość działań prowadzonych w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Wprowadzone w ostatnich latach zmiany na razie nie wpłynęły znacząco na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Nowe procedury szkolenia i egzaminowania nadal nie przygotowują do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, a zwłaszcza do radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach. Egzamin na prawo jazdy zdaje zaledwie co trzeci kursant, a polscy młodzi kierowcy są w czołówce państw Unii Europejskiej jako sprawcy wypadków.

Nałożone na starostów i marszałków województw ustawowe obowiązki w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania im uprawnień do kierowania pojazdami, były wykonywane nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Ocena ta dotyczy przede wszystkim wykonywania przez starostów nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia kierowców (OSK) i zatrudnionymi tam instruktorami. Starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowych zadań, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. Praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli. Nie wykorzystywano w należytym stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych, w tym wprowadzonych ustawą o kierujących pojazdami. Nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w OSK, a także przesyłania wymaganych danych do Centralnej Ewidencji Kierowców. Wskutek przeprowadzonych zaniechań, w OSK byli zatrudnieni instruktorzy, którzy nie dopełnili podstawowych obowiązków, głównie związanych z potwierdzeniem spełnienia przez nich nowych wymagań dotyczących stanu zdrowia oraz odbyciem obowiązkowych, okresowych warsztatów szkolenia zawodowego. Większość skontrolowanych starostw (80%) pozbawiła się możliwości sprawdzania jak ośrodki szkolenia prowadzą praktyczną naukę jazdy, bo nie podjęła w tym zakresie współpracy z policją. Niemal żadne ze starostw (około 90%) nie badało również prawidłowości przeprowadzania przez ośrodki egzaminów wewnętrznych, sprawdzających czy kandydat na kierowcę posiada wystarczającą wiedzę i umiejętności, by przystąpić do egzaminu państwowego. Na kontroli dokumentacji poprzestawano nawet w tych szkołach, w których zdawalność egzaminów wewnętrznych była stuprocentowa, a zdawalność egzaminów państwowych niska. We wszystkich skontrolowanych starostwach nie opracowano procedur bieżącego nadzoru w zakresie upływu terminu ważności orzeczeń lekarskich o braku przeciwskazań zdrowotnych, w tym psychologicznych, do wykonywania czynności instruktora, terminowego złożenia zaświadczeń potwierdzających uczestnictwo instruktorów w warsztatach szkolenia zawodowego, upływu terminu ważności wydanej legitymacji instruktora. W konsekwencji, nie podejmowano niezwłocznie działań w celu wykreślenia z ewidencji osób, które nie spełniały wymagań.

Chociaż starostwa nie były przygotowane i nie radziły sobie ze sprawowaniem nadzoru nad OSK, w żadnym przypadku nie skorzystały z możliwości podjęcia współpracy w zakresie pomocy merytorycznej z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego. Mimo blisko dwuletniego okresu *vacatio legis* ustawy o kierujących pojazdami, starostwa ze znacznymi opóźnieniami dostosowały regulacje wewnętrzne do przepisów tej ustawy, a zmiany w regulaminach, zakresach czynności i procedurach wewnętrznych wprowadzono dopiero w trakcie kontroli NIK.

W 60% starostw co piąta decyzja o skierowaniu na badania psychologiczne osób, które m.in. kierowały pojazdem w stanie nietrzeźwości lub przekroczyły liczbę 24 punktów karnych, uczestniczyły w wypadku drogowym, w następstwie którego inna osoba poniosła śmierć, nie została wydana niezwłocznie, a decyzje wydawano nawet po upływie 80 dni. Analogiczne nieprawidłowości występowały w zakresie wydawanie decyzji o skierowaniu na badania lekarskie. W 60% starostw co trzecia decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy, w związku z nieprzedstawieniem w wyznaczonym terminie orzeczenie o istnieniu lub braku przeciwskazań zdrowotnych lub psychologicznych, nie została wydana niezwłocznie, a decyzje wydawano nawet po upływie od pięciu do trzynastu miesięcy od wyznaczonego terminu przedłożenia orzeczenia. Starostowie, choć mają niezbędne instrumenty prawne, nie eliminują skutecznie z ruchu drogowego osób jeżdżących

po polskich drogach bez ważnych uprawnień, czyli tych, którym zatrzymano prawo jazdy za np. jazdę po alkoholu, pod wpływem środków odurzających lub za przekroczenie progu punktów karnych. Liczba takich osób w ostatnich latach systematycznie rośnie. W 2012 r. polska policja zatrzymała 26 tys. takich osób, w 2013 r. ponad 31 tysięcy takich kierowców, a w 2014 r. już 41,5 tysiąca. Powyższe dane nie obejmują osób, które nigdy nie posiadały prawa jazdy, ponieważ one nie podlegają ewidencji. Według ostrożnych szacunków, po polskich drogach może jeździć nawet pół miliona osób bez uprawnień. Tymczasem w żadnym ze skontrolowanych starostw nie kierowano niezwłocznie na ponowny egzamin kierowców, którzy przekroczyli próg 24 punktów karnych. Jedynie w 2014 r. policja zatrzymała ponad 3 tys. takich kierowców. Na wnioski policji o skierowania starostwa reagowały opieszale, a opóźnienia w wydawaniu decyzji, w skrajnych wypadkach, wynosiły nawet 10 miesięcy. W trzech starostwach, w przypadku co czwartego wniosku policji, w ogóle nie wydano decyzji o ponownym egzaminie. Oznacza to, że tacy kierowcy bezkarnie jeździli po drogach.

Starostwa opieszale wydawały decyzje o skierowaniu na badania nawet w odniesieniu do osób, które spowodowały poważne wypadki (śmierć lub ranni). Urzędnicy wydawali decyzje z opóźnieniem także w odniesieniu do prawomocnych wyroków zakazu prowadzenia pojazdów (w 2013 r. sądy orzekły blisko 103 tys. takich zakazów). Niemal wszystkie skontrolowane starostwa (90%) nie przekazywały w określonym terminie i zakresie danych do Centralnej Ewidencji Kierowców, dotyczących uprawnień do kierowania pojazdami lub zastosowania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. W konsekwencji Ewidencja zawierała dane niepełne i nierzetelne, a organy kontroli, np. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna były pozbawione możliwości dostępu do aktualnych informacji o osobach stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Starostwa powszechnie nie wykorzystywały możliwości bezpłatnego dostępu do informacji o kierujących, które są zgromadzone w Centralnej Ewidencji, w celu zweryfikowania składanych oświadczeń o zagubieniu prawa jazdy. Zdarzało się, że kierowcom wydawano wtórniki praw jazdy, mimo że wcześniej utracili je za granicami kraju (np. za jazdę pod wpływem alkoholu). W 2013 r. policja, prokuratura i sądy zatrzymały ponad 65 tys. praw jazdy, a wydano prawie 89 tysięcy wtórników). Brak skutecznej weryfikacji oświadczeń kierowców dotyczący zagubienia prawa jazdy, sprzyja bezkarności nieuczciwych osób.

Kontrole wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego prowadzone były w sposób nierzetelny – nie obejmowały wymaganego zakresu, a prowadzone czynności dokumentowano niezgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie kontroli WORD. Postępowania w sprawie wydania decyzji dotyczącej skreślenia z ewidencji egzaminatora niespełniającego wymagań, były prowadzone w sposób przewlekły. Mimo tego, że co czwarta skarga dotycząca przebiegu egzaminu została uznana za zasadną, tylko w co drugim urzędzie przeprowadzono dodatkowe kontrole doraźne.

Marszałkowie województw rzadko kontrolują lekarzy (jedynie 12%) i psychologów (17%), przeprowadzających badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na kierowców. Tymczasem brak, lub niewłaściwy nadzór nad badaniami i wydawaniem orzeczeń, utrudnia osiągnięcie zakładanych celów dotyczących poprawy bezpieczeństwa na drogach. Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości, dotyczące wykonywania lub dokumentowania badań kierowców i kandydatów na kierowców, dotyczą ponad 40% skontrolowanych badań lekarskich oraz 80% badań psychologicznych. Najczęściej brakowało dokumentacji potwierdzającej przeprowadzenie wszystkich wymaganych badań, w szczególności dotyczących narządu słuchu, równowagi i wzroku. Co drugi skontrolowany marszałek województwa w nieuprawniony sposób przekazał swoje ustawowe kompetencje wojewódzkim ośrodkom medycyny pracy, przy czym nie egzekwowano od wojewódzkich ośrodków medycyny pracy obowiązku przekazywania wyników kontroli, a nadzór nad wykonywaniem zleconych zadań ograniczał się wyłącznie do akceptowania faktur oraz sprawozdań.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na ogół dysponowały niezbędnymi warunkami technicznymi do egzaminowania kandydatów. W wielu ośrodkach stwierdzono jednak nieprawidłowości dotyczące spełniania ustawowych ram egzaminów (na przykład doty-

czących posiadania wymaganych orzeczeń lekarskich i psychologicznych przez egzaminatorów), także tych, które z założenia miały przeciwdziałać korupcji. W ponad połowie skontrolowanych WORD-ów nie zapewniono bezstronności egzaminowania: egzaminy przeprowadzali egzaminatorzy nadzorujący, a nawet dyrektor ośrodka, co kolidowało z ich obowiązkami z zakresu nadzoru i procedurami odwoławczymi w przypadku skarg egzaminowanych. Od egzaminatorów nie egzekwowano wymaganych oświadczeń o działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka.

W 34 na 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zakupiono system teleinformatyczny, który nie spełniał kryterium zapewnienia integracji z systemem teleinformatycznym starostwa. Wskutek wyboru tego systemu ośrodki egzaminowania przez ponad półtora miesiąca, tj. do czasu wprowadzenia tzw. trybu awaryjnego, nie mogły prowadzić działalności egzaminacyjnej, ponieważ były pozbawione możliwości pobierania, obsługi i aktualizowania Profilu Kandydata na Kierowcę (PKK), co po 19 stycznia 2013 r. było warunkiem uzyskania lub odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. Stosowanie trybu awaryjnego wydłużało procedury wydawania uprawnień kierowcom. Do czasu zmiany systemu, przez ponad dwa lata w trybie awaryjnym załatwiono ponad 90 tys. PKK.

Wprowadzony 19 stycznia 2013 r. – ustawą o kierujących – nowy system przygotowania kandydatów na kierowców, nadal jedynie częściowo realizuje postawione przed nim zadania. Wciąż stosunkowo łatwo dopuszcza on do przystąpienia do egzaminu państwowego osoby, które nie nabyły umiejętności niezbędnych, stwarzających podstawę do dobrego zachowania. Potwierdza to pokaźna liczba przerwanych egzaminów, a przede wszystkim przyczyny ich przerwania. W kontrolowanym okresie egzamin praktyczny przerwano w ponad 200 tys. przypadków (na około 690 tys. egzaminów przeprowadzonych w skontrolowanych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego), z czego blisko 60% przypadków (około 120 tys.) dotyczyło egzaminu praktycznego w ruchu miejskim.

Egzaminatorzy najczęściej przerywali egzamin z tak istotnych powodów, jak nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, np. na skrzyżowaniu lub pieszemu (34% egzaminów) lub niezastosowanie się do znaków i sygnałów świetlnych (21%). Zdarzało się, że zdający zachowywali się w taki sposób, który zagrażał bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego (14%), groził spowodowaniem kolizji drogowej lub ją spowodował (11%). Ponad 6 tys. zdających z własnej woli poprosiło o przerwanie egzaminu. Należy podkreślić, że wszyscy zdający zaliczali wcześniej egzamin wewnętrzny w OSK.

Tempo poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, w porównaniu z innymi krajami UE, jest niskie. Polska, pomimo wielu działań dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, nadal znajduje się w czołówce krajów UE z najwyższym wskaźnikiem śmiertelności w wypadkach drogowych (84 osoby na 1 mln mieszkańców), zajmując niechlubne piąte miejsce. W 2014 r. gorzej było tylko na Łotwie, w Rumunii, w Bułgarii i na Litwie.

Wspólnym celem unijnej polityki bezpieczeństwa drogowego do 2020 r. jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w stosunku do 2010 r. Dla Polski oznacza to nie więcej niż 2000 zabitych w 2020 r. W ogłoszonym w 2013 r. Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 wskazano kolejny cel – nie więcej niż 6900 osób ciężko rannych. Niestety, pierwszy rok wdrażania programu nie przyniósł oczekiwanych rezultatów – liczba zabitych była o 5% wyższa od zakładanej, a liczba ciężko rannych aż o 18%. NIK zwraca uwagę, że także z tego powodu tak istotna jest poprawa jakości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Również raport Komisji Europejskiej z marca 2015 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej nie napawa optymizmem, ponieważ w 2014 r. nastąpiło wyraźne wyhamowanie corocznego spadku liczby ofiar wypadków na drogach UE z ponad 2 tys. rocznie w latach 2011–2013 do 300 w 2014 r.

Ze względu na wagę i znaczenie nieprawidłowości ujawnionych w działalności poszczególnych jednostek, konieczne jest – w świetle ustaleń kontroli – podjęcie działań systemowych. W ocenie NIK, w pierwszej kolejności należy zapewnić, szczególnie poprzez działania nadzorcze wojewodów, w zakresie ustalonym przez ustawy regulu-

jące funkcjonowanie samorządów terytorialnych, a także ustawę o kierujących pojazdami, wykonywanie rzetelnego nadzoru starostów nad ośrodkami szkolenia kierowców, a marszałków województw nad działalnością ośrodków egzaminujących. Szczególnym nadzorem należy objąć instruktorów nauki jazdy, by w prawidłowy sposób przeprowadzali egzaminy wewnętrzne i do egzaminu państwowego dopuszczali tylko kursantów posiadających wymaganą wiedzę i umiejętności.

W sferze prawnej NIK wnosi do ministra zdrowia, aby w porozumieniu z ministrem właściwym ds. transportu dokonał kompleksowego uregulowania kwestii związanej z wydawaniem orzeczeń lekarskich, potwierdzających brak przeciwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności instruktora oraz egzaminatora, a także do ministra właściwego ds. transportu, aby w porozumieniu z ministrem właściwym ds. wewnętrznych przyśpieszył realizację delegacji ustawowych i wydał dwa rozporządzenia w celu ujednolicenia w skali kraju systemu przekazywania informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego.

Na zakończenie należy podkreślić, że z dniem 4 stycznia 2016 r. miało nastąpić rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez centralną ewidencję kierowców, dotyczących m.in. ośrodków szkolenia kierowców, ośrodków egzaminacyjnych, instruktorów, wykładowców, egzaminatorów, lekarzy oraz psychologów. Dane te miały być skorelowane z danymi kierowców popełniających naruszenia, a następnie przekazywane organom nadzorującym przebieg szkolenia i egzaminowania. Niestety, to najpoważniejsze narzędzie nadzoru, przewidziane w nowym systemie szkolenia i egzaminowania, pozwalające na trafne typowanie przez starostów i marszałków województw tych OSK i, odpowiednio, WORD-ów, wobec których należy przeprowadzić w pierwszej kolejności kontrolę ich działalności, nie zostanie uruchomione. Kolejny raz uruchomienie tego systemu przesunięto o rok.

Wysoka Komisjo, to były zasadnicze ustalenia naszej kontroli. Wspólnie z moimi współpracownikami, a towarzyszą mi: pan dyrektor generalny Andrzej Styczeń, pan dyrektor Departamentu Infrastruktury Tomasz Emiljan, zastępca dyrektora w tym departamencie Tadeusz Winiarz oraz doradca, który organizował kontrolę – pan Mariusz Rzyski, jesteśmy do państwa dyspozycji, gotowi do udzielenia odpowiedzi na pytania. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Można zadać pytania. Może potrzebne są dodatkowe wyjaśnienia.

Czy zapraszaliśmy kogoś z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych?

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Panie przewodniczący, czy można pytać?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Dziękuję. Ryszard Wilczyński. Chciałbym zadać takie pytanie. Państwo postawili konkretną tezę – polscy kierowcy są źle wykształceni, mają słabe umiejętności, powodują bardzo dużo wypadków drogowych w stosunku do tego, co dzieje się w państwach UE i jednocześnie ci polscy kierowcy bardzo słabo zdają egzaminy. Odsetek osób, które nie zdają egzaminu jest bardzo duży – bodajże 70% nie zdaje, jedna trzecia zdaje za pierwszym razem. Czy państwo wyprowadzają z tego jakąś korelację? Z tego, co słyszę, z głosów, które trafiają do opinii publicznej, to ta wysoka niezdawalność egzaminów jest podejrzana. Bywa tak, że niektórzy nie zdają po kilkanaście razy. Czy państwo zajmowali się tym problemem? Jak naprawdę jest i gdzie jest pies pogrzebany? Czy mamy problem w sposobie egzaminowania? Czy mamy problem w sposobie kształcenia? Jestem byłym wojewodą, trochę obserwowałem te rzeczy poprzez wojewódzkie komisje bezpieczeństwa ruchu drogowego i mogę powiedzieć, że młodego kierowcy z pewnością nie przeszkoli się w zakresie jazdy po górach i na pewno nie przeszkoli się w zakresie jazdy po autostradzie, czy trasie szybkiego ruchu. To wiem na pewno. To są dwa rodzaje jazdy, które

wymagają szczególnych umiejętności, co każdy z nas potwierdzi, bo każdy z nas miał możliwość podróżowania w ten sposób.

Prosiłbym o rozwinięcie tego wątku. Jakie w istocie są korelacje, jeżeli chodzi o umiejętności naszych kierowców. Czy są źle szkoleni? Czy są źle egzaminowani?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania do przedstawionego materiału? Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Sitarski (Kukiz15):

Chodzi mi o działania WORD-ów i relacje zdający – egzaminator – ośrodek egzaminacyjny. Czy NIK brała pod uwagę ewentualne korzyści, które mogą być wynikiem zbyt surowego podejścia egzaminujących do kursantów? Za każdy kolejny egzamin trzeba zapłacić. Pojawiają się opinie, że WORD-y zarabiają na egzaminach. Czy to było przedmiotem jakiejś analizy?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma. Czy przedstawiciel NIK-u zechciałby udzielić odpowiedzi? Proszę.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tadeusz Winiarz:

Tadeusz Winiarz. Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o pytanie pierwsze, to według naszej opinii problem ewidentnie tkwi przede wszystkim w szkoleniu. Problem widzimy przede wszystkim w OSK, gdzie kursanci zdają egzaminy wewnętrzne, ale wyniki egzaminów państwowych pokazują, że najczęściej nie są przygotowani do jazdy. Sytuacja jest taka, że wskutek złego nadzoru, czy nawet braku nadzoru ze strony starostów, ośrodki szkolenia często prowadzą swoją działalność z naruszeniem przepisów prawa i z pewnością w sposób dalece nierzetelny.

Istnieje też pewien problem, jeżeli chodzi o zdawalność egzaminów, bo różnice w poziomie zdawalności w niektórych ośrodkach są przeszło dwukrotne. Mamy ośrodki, gdzie zdać egzamin jest bardzo trudno i mamy ośrodki, gdzie zdać egzamin jest bardzo łatwo. Uważamy, że istnieje tu taki problem, jak turystyka przy zdawaniu egzaminu. Kursanci, którzy mają problem ze zdaniem egzaminu w dużych ośrodkach, na przykład w Warszawie, bardzo często wyjeżdżają do innych ośrodków, takich jak Ostrołęka czy Łomża, gdzie ten egzamin zdać jest dużo łatwiej. Po zdaniu takiego egzaminu, te osoby najczęściej nie są przygotowane do uczestnictwa w ruchu drogowym, szczególnie takich miastach jak Warszawa.

Ośrodki działające w małych miastach (za chwilę kolega przedstawi na slajdach dane dotyczące rosnącej liczby ośrodków prowadzących egzaminy) działają nawet w miejscowościach liczących 8 tys. mieszkańców. Zwracamy państwa uwagę na fakt, że zdanie egzaminu w takiej miejscowości jest zdecydowanie dużo łatwiejsze niż zdanie go w Warszawie, gdzie mamy ruch tramwajowy, mamy bardziej skomplikowane skrzyżowania – skrzyżowania wielopoziomowe i wielopasmowe, ronda itd. Problem istnieje również w WORD-ach – są takie, gdzie egzamin zdać jest łatwo i są takie, gdzie zdać egzamin jest trudno.

Czy pan doradca mógłby jeszcze zaprezentować jakieś dane na slajdach? Pan doradca Rzyski – koordynator kontroli.

Doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury NIK Mariusz Rzyski:

Szanowni państwo, mamy przykładowo 10 WORD-ów, których wskaźniki zdawalności miały skrajne wartości. Mamy w Polsce ośrodki, o czym mówił pan dyrektor, gdzie zdawalność jest dwu-, trzykrotnie wyższa. Są to np. Koszalin czy Ostrołęka, a przecież do egzaminów przystępują ci sami ludzie szkoleni w tym samym systemie. Ostrołęka, Łódź, Koszalin – to są ośrodki, gdzie od lat mamy skrajne przypadki bardzo wysokiej i bardzo niskiej zdawalności. Ostrołęka w granicach 50%, natomiast w Łodzi i w Koszalinie od kilku lat ten wskaźnik kształtuje się na poziomie dwudziestu kilku procent. To tyle.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. jest z nami przedstawiciel ministra spraw wewnętrznych. Przepraszam, że wcześniej pana nie wymieniłem, ale dopiero w trakcie posiedzenia Komisji dostałem tę informację. Minister spraw wewnętrznych upoważnił pana Romana Kusyka – dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych MSWiA – do prezentowania stanowiska ministra podczas rozpatrywania tego punktu. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Ewidencji Państwowych MSWiA Roman Kusyk:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pojawiło się wiele opinii dotyczących funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Chodzi nam zwłaszcza o centralną ewidencję kierowców i konieczność jej modernizacji, która została przesunięta z początku 2016 r. na rok 2017.

W obszarze, o którym tu mowa, w naszej opinii centralna ewidencja kierowców i zmiany, które tu wprowadzamy, mogą w znacznym stopniu usprawnić obszar nadzoru nad szkoleniem kierowców, ich egzaminowaniem i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Dlaczego? Po pierwsze, jak mówił pan wiceprezes NIK, przewidziane jest znaczące poszerzenia zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. To są informacje dotyczące wykładowców, egzaminatorów, lekarzy, ośrodków ruchu drogowego i ośrodków szkolenia kierowców itd. Chcemy, by w centralnej ewidencji kierowców były gromadzone dane profilu kandydata na kierowcę. Te dane są gromadzone tylko lokalnie, na poziomie informatycznym starostw powiatowych. To jest rozwiązanie, które wypracowaliśmy w ubiegłym roku.

W momencie, w którym te dane przejdą do centralnej ewidencji kierowców, w całej Polsce możliwy będzie dostęp do danych o osobie, która zaczyna proces szkolenia i później do egzaminowania na kierowcę. Później będzie można śledzić historię tej osoby, czyli zdawanie egzaminu państwowego, naruszanie przepisów ruchu drogowego itd. Według naszej opinii, to jest bardzo pożyteczne narzędzie dla starostw i innych organów uprawnionych do nadzoru nad procesem szkolenia kierowców, nad procesem funkcjonowania OSK czy WORD.

W informacji o wynikach kontroli znajduje się wiele informacji dotyczących np. niekorzystania przez starostwa w wystarczającym stopniu z danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, na przykład przy wydawaniu wtórników praw jazdy. Nowy system będzie tak skonstruowany, że wpisanie informacji o danym kierowcy czy o obiekcie, który już jest w centralnej ewidencji, będzie wymagało wcześniejszego zasięgnięcia informacji na temat tego kierowcy, czyli jeżeli starosta będzie chciał wydać wtórnik prawa jazdy, to system będzie wymuszał zasięgnięcie danych o tym kierowcy i mogą pojawić się informacje, które uniemożliwią wydanie takiego wtórnika. To dotyczy również szeregu innych rzeczy. Dotyczy terminu wprowadzania danych, dotyczy rozwiązań, które wprowadzamy po raz pierwszy, a mianowicie procedury wyjaśniania rozbieżności w centralnej ewidencji kierowców i w centralnej ewidencji pojazdów, narzucania terminów, wyjaśniania tych rozbieżności, możliwość oznaczania przez różne podmioty upoważnione do dostępu do CEPiK-u. Uważam, że to narzędzie będzie bardzo przydatne.

Jest to tylko narzędzie i stopień jego wykorzystania będzie zależał do podmiotów, które są zobowiązane do prowadzenie takiego nadzoru. Termin wprowadzenia CEPiK-u przesunął się i obecnie jest to 1 stycznia 2017 r. Wpływ na to miało niedostosowanie części zewnętrznych systemów informatycznych do komunikacji z nowym CEPiK-iem, ale wydaje się, że termin 2017 r. jest bezpieczny i to narzędzie zostanie w końcu uruchomione i bezpłatnie udostępnione wszystkim uprawnionym podmiotom.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś pytania i uwagi?

Poseł Krzysztof Sitarski (Kukiz15):

W końcu nie dostałem odpowiedzi na moje pytanie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Czy panowie dysponują danymi, o które pytał pan przewodniczący? Proszę.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tomasz Emiljan:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan przewodniczący zapytał…

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Czy mógłby pan się przedstawić?

Dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tomasz Emiljan:

Tomasz Emilian. Dyrektor Departamentu Infrastruktury. Pan przewodniczący zapytał o to, czy jednoznacznie stwierdzamy, że ilość egzaminów poprawkowych jest sposobem na dodatkowe dochody. Teza, którą postawiliśmy w tej informacji, mówiąca o słabym szkoleniu kierowców, jest potwierdzona tym, że spośród tych 200 tys., czyli jednej trzeciej przerwanych egzaminów, 60% zostało przerwanych z powodów ewidentnych błędów popełnionych przez kierowców w czasie jazdy. Nie jest to ten przysłowiowy plac manewrowy, gdzie, podobno, dokonuje się pomiarów linijką. Pojawiają się takie mity przy okazji rozmów o zdawaniu egzaminów.

Natomiast nie ulega żadnej kwestii (to również podaliśmy w informacji i są to twarde dane), że 88% dochodów WORD-ów to są egzaminy, z czego 70% to są egzaminy poprawkowe. Za pomocą naszych metod kontrolnych nie jesteśmy w stanie znaleźć tej korelacji i stwierdzić, że jest to działanie celowe. Naszym zdaniem, opartym na wynikach, które pokazaliśmy w informacji, jest to jednak wynik złego wyszkolenia kierowców.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę, pan poseł Wójcik.

Poseł Michał Wójcik (PiS):

Mam pytanie dotyczące tych wtórników. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem, że jest jakaś potężna luka w systemie, która jest nagminnie wykorzystywana. Uregulujemy to dopiero w 2017 r, co powiedział przedstawiciel MSWiA.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Sekundę, panie prezesie. Pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Zrozumiałem, że państwo upatrują możliwość zmiany tego stanu rzeczy poprzez prawidłową kontrolę starostów nad ośrodkami szkolenia kierowców i starostów nad WORD -ami. Marszałków nad WORD-ami. Chciałbym spytać, czy widzą państwo w tym jakąś rolę wojewodów? Nie wyobrażam sobie, że w tej chwili starostowie sami zabiorą się za problem. Czy oni mają stosowne narzędzia prawne? Tak, ale czy ich służby są przygotowane merytorycznie? Czy jest określony jakiś standard przygotowania ośrodków szkolenia kierowców, aby można było egzekwować ten standard? Z drugiej strony, w jaki sposób zamierzają państwo zobowiązać starostów do tego, żeby zajęli się kontrolą ośrodków szkolenia kierowców? W jakim trybie? Jak widać – to nie jest wykonywane i od naszych zaklęć, raportu NIK-u czy od posiedzenia Komisji ten stan z pewnością się nie zmieni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Proszę, pan przewodniczący Tadeusz Dziuba.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Panie przewodniczący, moja wypowiedź będzie nieco wybiegała ponad dotychczasowe ramy. Chciałbym zwrócić uwagę, że NIK po raz kolejny – tu na przykładzie badanej materii – wykazuje, że samorządy nie wykonują swoich ustawowych zadań. W związku z tym aż się prosi, by zwrócić się do Izby z prośbą, by przedstawiła Komisji materiał analityczny odnoszący się do kontroli, które państwo wykonali w ciągu ostatnich 2–3 lat, w którym przedstawiliby państwo wyniki kontroli zadań ustawowych wykonywanych przez samorządy różnych szczebli.

Moja hipoteza jest taka (w tej chwili nie dysponuję takim przeglądem), że z tego państwa przeglądu będzie wynikała teza, że znaczna część zadań nałożonych ustawami na samorządy, nie jest wykonywana, albo jest wykonywana źle. Ta informacja zbiorcza,

raport, który dziś omawiamy, jest tylko jedną z ilustracji tej tezy. Powtórzę, że chciałbym prosić o to, żeby Izba przedstawiła materiał analityczny obejmujący kontrolę samorządów w ciągu ostatnich trzech lat, kontrole zadań ustawowych wykonywanych przez samorządy, żebyśmy mieli taki przegląd do dyspozycji. Będę uważał to za potwierdzenie hipotezy, którą przed chwilą przedstawiłem.

Kontrola NIK jest pożyteczna, bo kolejny raz dowiadujemy się, że mamy poważny problem. Samorządy różnych szczebli nie realizują zadań nałożonych ustawami. Jednocześnie chciałbym wyrazić pewne rozczarowanie tą kontrolą. Jeśli dobrze jej się przyjrzeć, to państwo bardzo precyzyjnie punktują słabe strony systemu, jego słabą stronę formalną. Moim zdaniem zabrakło tu odpowiedzi (może była zbyt trudna) na pytanie, dlaczego w Polsce mamy do czynienia z taka złą sytuacją, jeśli przyjrzymy się jej na tle innych państw Europy.

Kolejny raz chciałbym wystąpić z pewną hipotezą. Wydaje mi się, że gonimy swój własny ogon. Jest jakiś system, który chcemy doskonalić m.in. poprzez doskonalenie sytemu kontroli i nadzoru, ale efekty – jak państwo pokazują w tej informacji, bo powtórzę kolejny raz – hipoteza jest taka, że trzeba wyjść poza ten system... Moim zdaniem jest on niedoskonały. Tu miałbym prośbę do pana ministra transportu. Wydaje mi się, że należałoby wykonać pracę analityczną, której Izba nie zrobiła w ramach tej kontroli i porównać różnice w prowadzeniu szkolenia w Polsce i w innych krajach europejskich.

Jako ilustrację chciałbym przywołać fakt, że w niektórych krajach europejskich i pozaeuropejskich, do szkolenia kierowców dopuszcza się osoby najbardziej zainteresowane – na przykład rodziców. Tym najbardziej zainteresowanym osobom daje się uprawnienia do doskonalenia szkolenia. Być może te rozwiązania, które są stosowane w niektórych krajach europejskich, np. we Włoszech, Anglii, a także Stanach Zjednoczonych, które w naszym kraju nie są stosowane, pozwoliłyby wyjść poza to zaklęte koło. Nie wiem, czy moja skomplikowana wypowiedź odpowiednio ukierunkowuje myślenie pana ministra, ale chciałbym, żeby resort przedstawił możliwości implementowania w Polsce rozwiązań w zakresie szkolenia kierowców, które są stosowane w innych krajach. Być może tutaj są rezerwy i poprzez zastosowanie tych nowych rozwiązań dałoby się osiągnąć lepsze efekty. Jako przykład – przypomnę – podałem upoważnienie rodziców, opiekunów prawnych do doskonalenia przyszłych kierowców. Składam takie dwa postulaty.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dobrze. Pan przewodniczący Śniadek?

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Tak. Szanowni państwo, poszukuję tu jakichś instrumentów, za pomocą których moglibyśmy interweniować. Jedyne, co przyszło mi do głowy, o czym tu powiedziano, to fakt, że uruchomienie elektronicznej ewidencji kierowców umożliwiałoby identyfikowanie tych ośrodków szkolenia, które w szczególnie zły sposób prowadzą szkolenie kandydatów, co uwidacznia się odpowiednią ilością późniejszych zdarzeń drogowych.

Przyznam, że jedyna droga, która przychodzi mi do głowy, to w drodze rozporządzenia zaostrzenie kryteriów, które muszą spełniać ośrodki szkolenia, które uzyskują licencję do ich prowadzenia. Bardzo mocno podkreślano, że te ośrodki w małych miejscowościach, powiatach, gdzie nie ma odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia szkoleń w należyty sposób – czy zaostrzanie tam tych kryteriów w drodze rozporządzenie też może być takim instrumentem. Oczekiwałbym pewnej wskazówki ze strony Najwyższej Izby Kontroli, która podpowiadałaby, którą drogą iść, jeżeli mamy świadomość, że dysponujemy jedynie pewnymi instrumentami administracyjnymi, a egzekucja tego, strona wykonawcza, jest po stronie samorządów, o czym mówił kolega.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Ten temat poruszyliśmy bardzo szeroko, wybiegając poza zakres kontroli. Pojawiły się postulaty skierowane do ministrów. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Ministerstwo Infrastruktury z pewnością będą działały w kierunku zmiany sytuacji, która została przedstawiona w tym raporcie. W przyszłości z pewnością będziemy oczekiwać dużo dokładniejszych informacji na interesujące nas tematy. Jeśli chcieliby pań-

stwo zabrać głos lub udzielić odpowiedzi na te pytania, to bardzo proszę. Kto pierwszy? Pan, panie prezesie. Proszę.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odpowiedzi zacznę od kwestii poruszonych przez pana posła Dziubę. Obowiązujący w Polsce model szkolenia kierowców jest taki, że z jednej strony mamy przedsiębiorstwa, czyli te OSK, które prowadzą normalną działalność gospodarczą jako przedsiębiorstwa zakładane przez różne podmioty i osoby fizyczne, które szkolą kierowców. Kto ma zapewnić jakość szkolenia w tych ośrodkach? Przepisy stanowią, że nadzór ogólny nad ich funkcjonowaniem sprawują starostwa. W tej kontroli sprawdziliśmy, w jakim stopniu ten nadzór jest rzetelny, jak często do OSK wchodziły kontrole, w jaki sposób realizowano te kontrole. Doskonale państwo wiedzą, że różnica w funkcjonowaniu jednego i drugiego przedsiębiorstwa może być ogromna. To jest zauważalne na podstawie wyników tego szkolenia. W niektórych ośrodkach jakość jest dobra, w innych zdecydowanie niska. Został przyjęty w kraju taki system, że nadzór nad działalnością niezwykle istotną publicznie jest przeniesiony na władze samorządowe. Jakość nadzorów sprawowanych przez władze samorządowe potrafi być różna, tak jak różne są poszczególne samorządy. Nie mamy instytucji, która jednoosobowo bierze za to odpowiedzialność.

Zdaję sobie sprawę, że dane statystyczne dotyczące liczby wypadków nie są bezpośrednio związane z jakością szkolenia kierowców. Wiadomo, że liczba wypadków drogowych jest wypadkową wielu czynników. Szkolenie kierowców też ma na to wpływ, i zgodzę się z panem posłem Wilczyńskim, że na autostradach nie widać samochodów ze znakiem nauki jazdy. Zdarzało się, że młoda kobieta zatrzymała się na autostradzie kiedy była mgła, bo bała się dalej jechać i w ten sposób doprowadziła do kolizji. Dlaczego nie ma szkolenia na autostradach? Wyjaśnienie jest racjonalne – to kosztuje, bo tam trzeba jechać z określoną prędkością, jeśli wjedzie się na autostradę, to trzeba zrobić te 30 kilometrów w jedną i w drugą stronę. To jest pewna bariera dla tych ośrodków.

Jeżeli chodzi o wtórniki, o których wspominał pan poseł Wójcik, to ta kwestia wiąże się z całym systemem ewidencji pojazdów i kierowców. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że pierwotnie tan system miał być wprowadzony w życie w 2013 r., wcześniej jego część jeszcze w 2011 r. Mamy za pasem 2016 r. i ten system nie jest w pełni funkcjonalny, co uniemożliwia nadzór nad ośrodkami szkolenia, systemem ewidencji kierowców, pojazdów, dowodów rejestracyjnych, uprawnień do kierowania pojazdami etc. Jeżeli chodzi o wtórniki, to jest tak, że zatrzymano więcej praw jazdy niż wydano ich wtórników, co powoduje, że niejednokrotnie dana osoba wracała zza granicy, mówiła, że zgubiła prawo jazdy, składała oświadczenie i wydawano jej wtórnik. Ponieważ nie ma rzetelnej ewidencji, zatem nie ma powodów do kwestionowania takich oświadczeń i każda osoba otrzymuje wtórnik, na podstawie którego porusza się po polskich drogach.

To chyba byłaby większość odpowiedzi na te pytania. To, co poruszył pan przewodniczący Dziuba, to jest kwestia natury ustrojowej. Trzeba uświadomić sobie, jak w Polsce wygląda nadzór nad różnego rodzajami zadaniami publicznymi, które bardzo często są realizowane przez przedsiębiorców. Mamy bardzo dużą administrację niezespoloną i ona nie funkcjonuje w pewnych pionach administracyjnych.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Pan minister Jerzy Szmit. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że należy się państwu kilka słów wyjaśnień ze strony MIiB. Pierwsza sprawa, o której chciałbym powiedzieć, to jest problem związany z niepełnym funkcjonowaniem CEPiK. Jest to bardzo poważne ograniczenie, które nie pozwala na eliminację wielu problemów, o których była tutaj mowa. To jest jedna sprawa. W tej chwili ten system jeszcze nie w pełni funkcjonuje. Miejmy nadzieję, że w ciągu roku, jak został określony ustawowy termin pełnego funkcjonowania tego systemu, to zadanie zostanie osiągnięte.

Druga sprawa to funkcjonowanie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Mamy dziś taką sytuację, że ośrodki szkolenia kierowców to dziś są przedsiębiorstwa. O tym już mówiliśmy. Jest to niezwykle istotne, dlatego że one funkcjonują na ogólnych zasadach życia gospodarczego i tak naprawdę nie podlegają ocenie merytorycznej. Podlegają jedynie ocenie rynku, czyli osób, które chcą lub nie chcą korzystać z danej szkoły. Oczywiście administracja ma możliwość kontroli formalnej, ale nie merytorycznej. Może sprawdzić, czy są dokumenty, czy jest placyk manewrowy, czy są odpowiednie kompetencje. Jak wykazał kontrola NIKU-u, z tym jest bardzo słabo.

Kolejne ogniwo tego systemu to starostwo, które odpowiada za stronę formalną: wydawanie dokumentów, wydawanie praw jazdy, dowodów rejestracyjnych, czyli za całą tę stronę administracyjną. Jeżeli chodzi o możliwość nadzoru, to wojewoda ma możliwość sprawdzania, ale są to możliwości bardzo odległe i żeby jakiś starosta odczuł skutki nieprawidłowej działalności organów na jego terenie, to ten wojewoda musi być bardzo zdeterminowany, żeby to zrobić, ale wojewoda nie ma żadnych skutecznych kar, żeby ukarać starostwo za nieprawidłową realizację zadań, które zostały na to starostwo nałożone.

Kolejny szczebel to jest sprawa WORD-ów – jednostek egzaminujących. One podlegają marszałkowi, który teoretycznie sprawuje nad tym nadzór, ale wygląda to tak, jak wygląda. Nad marszałkiem, teoretycznie, również sprawuje nadzór wojewoda, ale ten system funkcjonuje tak, że te jednostki się od siebie uniezależniły i mamy skutki takie, jakie mamy. Administracja publiczna nie ma dziś możliwości weryfikowania, kontroli działalności oraz nakładania kar na tych, którzy nie realizują swojej ustawowej działalności. W WORD-ach mamy jeszcze ten problem, że wielokrotność zdawanie egzaminów im się opłaca. O tym już mówiliśmy. Niestety, tak jest, bo pieniądze z egzaminów wpływają do WORD-ów i w ten sposób mogą one budować swoje zasoby finansowe. Jest to chyba rozwiązanie nieprawidłowe.

Jest też problem, który pojawił się w poprzedniej kadencji Sejmu, gdzie zostało uchwalone zwolnienie z obowiązku odbycia szkolenia teoretycznego tych, którzy chcą zdawać na prawo jazdy. Takie rozwiązanie ustawowe zostało niestety podjęte w poprzedniej kadencji i myślę, że było to błędne rozwiązanie.

Jeżeli chodzi o metody szkolenia, to sprawie z pewnością trzeba się przyjrzeć. Może są inne, lepsze rozwiązania niż te, które realizujemy w Polsce. Podsumowując, jestem przekonany, że jeżeli chcemy wprowadzić jakieś zmiany w tej jakże ważnej części życia publicznego, które podniosą jakość szkolenia, to, niestety, musimy wprowadzić elementy realnej kontroli z prawdziwymi sankcjami, bo ten system, który funkcjonuje w Polsce od kilkunastu lat, przynosi takie skutki, jakie przynosi. Możemy to zmienić albo udawać, że chcemy zmienić i działać jakimiś półśrodkami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Proszę, reprezentant Związku Powiatów.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Marcin Maksymiuk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Maksymiuk Marcin. Związek Powiatów Polskich. Na tej sali padało wiele stwierdzeń, że „opieszale", „ nie w terminie", „niepełnie" i „nierzetelne". Nie sposób się z tym nie zgodzić, ale należy zastanowić się nad przyczyną takiego stanu rzeczy. Pan poseł przed chwilą powiedział o konieczności stworzenia raportu, który mówiłby o tym, jak samorządy wykonują swoje zadania. Trzeba powiedzieć, że w tym kontekście należy poruszyć dwie kwestie – przede wszystkim kwestię zmieniających się przepisów prawnych, otoczenia. Podczas dyskusji o systemie CEPiK 2.0 padło stwierdzenie, że ustawy o kierujących pojazdami nie da się już czytać bez prawnika. To jest fakt. Pracownicy często są zaskakiwani zmianami legislacyjnymi, które chcemy jak najszybciej im wskazać, ale i nam czasami to się nie udaje.

Druga kwestia to jest wykonywanie zadań przez samorządy. Często jest tak, że są na nie nakładane nowe obowiązki, nowe zadania, bez odpowiedniego finansowania. Często odbywa się to zgodnie z zasadą – jakoś to będzie, jakoś sobie poradzicie. Samorządy próbują radzić sobie jak najlepiej z tymi zadaniami. Niestety, później przekłada się to na pewne braki kadrowe i ilość zadań, którymi musi zająć się jeden pracownik, doprowadza do takiego stanu rzeczy, jaki mamy opisany w tym raporcie. Chcę powie-

dzieć, że raport opisuje wiele elementów, które trzeba naprawić na poziomie powiatów i będziemy robić wszystko, chociażby poprzez publikacje w dzienniku „Warto Wiedzieć”, który dociera do pracowników samorządowych, żeby poinformować o wszystkich zauważonych w raporcie błędach w pracy samorządów, które da się wyeliminować. Jednak od razu chcielibyśmy zaapelować o to, żeby nowe zadania, którymi zostaną obłożone samorządy, pojawiły się z odpowiednim zabezpieczeniem finansowym. Dzięki temu będziemy w stanie odpowiednio je realizować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję za tę deklarację. Proszę państwa, sytuacja przedstawiona w tym raporcie wygląda bardzo poważnie. Szkolenia to jest jedna rzecz, ale informacja o tym, ile osób jeździ po polskich drogach, nie posiadając prawa jazdy, jest zatrważająca.

Panie dyrektorze, proszę przekazać ministrowi spraw wewnętrznych informację, że tu są potrzebne działania, być może potrzebne są zmiany ustawowe, które powinno zaproponować ministerstwo, które wojewodom nadawałyby większe uprawnienia kontrolne. Taki stan rzeczy nie może się dłużej utrzymywać.

Proponuję, abyśmy tę informację NIK przyjęli do wiadomości. Dziękuję za tę deklarację Związku Powiatów. Starostowie, w granicach obowiązującego prawa i dostępnych im środków, muszą zwiększyć kontrolę nad tymi ośrodkami szkolenia. Jest oczywiste, że jak najszybciej trzeba wprowadzić system, który będzie informował policjantów kontrolujących pojazdy na drogach, czy kontrolowana osoba zgubiła prawo jazdy, czy zostało jej ono odebrane, czy nie posługuje się nieuczciwie wydanym wtórnikiem. To są rzeczy, które w oczywisty sposób wynikają z dzisiejszej dyskusji. Rozumiemy, że nowy minister jest zaledwie od miesiąca i prosimy, żeby zwrócić uwagę na te rzeczy, które są w zainteresowaniu opinii publicznej, których rozwiązanie ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo obywateli na drogach – zmotoryzowanych i pieszych.

Czy ktoś z państwa jest przeciwny przyjęciu tej informacji? Nie słyszę. Dziękuję zaproszonym gościom.

W drugim punkcie będziemy omawiali sprawy związane z planem pracy Komisji do Spraw Kontroli Państwowej w pierwszym półroczu 2016 r. Podstawą tej pracy będą informacje NIK i Państwowej Inspekcji Pracy. Jeśli państwo są tym zainteresowani, to proszę o pozostanie. Dziękuje za przeprowadzenie kontroli.

Chciałbym, żeby pan odpowiedział jeszcze na pytanie pana posła Dziuby. Czy widzi pan możliwość przekazania nam przez NIK informacji dotyczącej wykonywania ustawowych obowiązków przez samorządy?

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Przeprowadzamy wiele kontroli w samorządach bądź instytucjach podległych samorządom. Jeśli państwo spojrzą na ten plan pracy Komisji, w którym Komisja przewiduje omówienie wielu naszych informacji, to już w lutym, w punktach 5 i 6 są dwie informacje NIK. Jedna dotyczy świadczenia pomocy przez gminy i powiaty osobom starszym. Druga to rozpatrzenie informacji o wynikach kontroli realizacji zadań publicznych przez spółki tworzone przez jednostki samorządu terytorialnego. W kolejnych punktach również są informacje dotyczące samorządów. W ciągu roku mamy kilka informacji dotyczących pracy samorządów na wszystkich poziomach. Teraz pozostaje kwestia odpowiedzi na postulat pana przewodniczącego Dziuby, czy tworzymy z tego taką megainformację, która przekrojowo pokaże funkcjonowanie samorządów w różnych aspektach? Tak bym to rozumiał, panie pośle.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Panie przewodniczący, panie prezesie, taka była moja intencja. Oczywiście jestem świadom, że państwo publikują około dwustu informacji rocznie i niektóre z nich są przedmiotem naszego zainteresowania i państwo referują nam te wyniki, ale rzecz w tym, że umyka nam pewien globalny obraz sytuacji. Prosiłem właśnie o to, żeby NIK – najwłaściwszy organ w tej kwestii – zwolniła nas z obowiązku wykonania tej pracy analitycznej

i żeby państwo przedstawili takie zbiorcze zestawienie ze swoich raportów z ostatnich trzech lat – raportów dotyczących wykonywania przez samorządy różnych szczebli zadań ustawowych pod jednym kątem – jak są one wykonywane. Czy są wykonywane sumiennie czy niesumiennie, rzetelnie czy nierzetelnie. Taka synteza tego zestawu kontroli, jak sądzę, da szansę Komisji uzyskać bardziej globalny obraz sytuacji.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Rozumiem. Najwyższa Izba Kontroli każdego roku przygotowuje (to jest nasz konstytucyjny obowiązek) sprawozdanie z wykonania budżetu państwa, sprawozdanie z naszej działalności, w którym prezentujemy stan państwa w świetle kontroli NIK-u. Stan państwa obejmuje funkcjonowanie organów rządowych najwyższego szczebla, również funkcjonowanie samorządów. Myślę, że przeanalizujemy wniosek pana posła i postaramy się udzielić odpowiedzi Komisji i panu posłowi. Chcielibyśmy to omówić, bo jesteśmy instytucją roztropną, która działa zawsze w przemyślany sposób. Przemyślimy to wszystko i wydaje mi się, że będziemy w stanie zrealizować pana postulat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Bardzo proszę. To jest informacja, która będzie dla nas istotna. Jest to informacja, której powinien oczekiwać rząd. Nasza Komisja będzie wykorzystywała tę informację w dość ścisły sposób. Panie prezesie, wszystko nabiera przyśpieszenia i proszę to przeanalizować. Bardzo proszę, pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Jako były wojewoda powiem, że to, co jest tutaj podstawową kwestią, to fakt, że mamy dwa zakresy zadań: zadania własne i zadania zlecone przez administrację rządową. Zadania zlecone przez administrację rządową podlegają kontroli wojewody, natomiast podstawowy problem leży po stronie zadań własnych, które *de facto* podlegają kontroli rady gminy, powiatu czy samorządu województwa. Tu mamy sytuację bardzo różną, czasami bardzo złą. Dlatego też przy tworzeniu takiej informacji należałoby podzielić te zadania na dwie grupy, żebyśmy nie zabłądzili i żebyśmy mogli wiedzieć, w jakim stopniu administracja rządowa jest w stanie nadzorować wykonanie tych zadań i jakie są wyniki kontroli. Trzeba też zastanowić się, co należy robić, kiedy wchodzimy w obszary, gdzie de facto nie ma nadzoru nad zadaniami własnymi.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę bardzo.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

W nawiązaniu do wypowiedzi pana posła chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że przeprowadzając kontrolę w samorządach, NIK nie ma ustawowego prawa kontroli celowości działań samorządów. Kontrolujemy jedynie legalność, gospodarność i rzetelność działania, natomiast to, że rada gminy postanowi wybudować wójtowi pomnik przed urzędem, i jeżeli będzie odpowiednia uchwała, że jest to legalne, gospodarne i rzetelne, to nie możemy podważać celowości takich działań. Tu jest pewien mankament, który wynika z ustroju Rzeczypospolitej.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Tak, oczywiście. Natomiast informacje z tych trzech obszarów, o których powiedział pan prezes, mogą nasuwać wnioski o celowości konkretnych działań. Proszę o tę analizę, odpowiedź na pytanie, które sformułował pan przewodniczący i pan poseł.

Proszę państwa, czy mają państwo jakieś uwagi do przedstawionego planu pracy Komisji? Ten plan był przedmiotem takiej wstępnej analizy prezydium Komisji. Jest to materiał sporządzony na podstawie planów pracy NIK, PIP, izb obrachunkowych. Od tych instytucji będziemy otrzymywać informacje i te informacje będziemy analizować tak, jak dziś analizowaliśmy informację dotyczącą szkolenia kandydatów na kierowców, bezpieczeństwa na drogach. Być może w części tych spraw Komisja pokusi się o sformułowanie dezyderatów, które zostaną przekazane rządowi i właściwym ministrom.

Plan pracy nie jest całkowicie sztywny, którego nie wolno zmieniać. Będziemy reagować w miarę naszych możliwości, przede wszystkim w miarę potrzeb Sejmu, potrzeb państwa. Takie sugestie jak ta, którą sformułował pan przewodniczący Tadeusz Dziuba, mogą być formułowane w każdym momencie.

Czy są jakieś uwagi do przedstawionego planu pracy? Nie słyszę. Kto jest za przyjęciem tego planu pracy, proszę o podniesienie ręki? (12) Kto jest przeciw? (0) Kto się wstrzymał? (0). Również nikt, zatem plan został przyjęty.

Pani inspektor, czy chciałaby pani zabrać głos, korzystając z tego, że spotykamy się na posiedzeniu Komisji. Nie chciałbym, żeby pani opuszczała nas dziś…

Główny inspektor pracy Iwona Hickiewicz:

Bez słowa. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, jest mi niezmiernie miło, że mogę spotkać się z Komisją do Spraw Kontroli Państwowej w nieco zmienionym składzie, w nowej kadencji Sejmu. Wydaje mi się, że Państwowa Inspekcja Pracy bardzo dobrze współpracuje z Komisją i mam nadzieję, że będzie tak nadal. Punkty, które są przewidziane w planie pracy Komisji na pierwsze półrocze przyszłego roku, związane z naszą działalnością, postaramy się przedstawić jak najlepiej. Oczywiście, jeżeli będą jakieś dodatkowe sprawy, dodatkowe wyzwania, przed którymi trzeba będzie stanąć, to, jak zawsze, postaramy się wywiązać z zadań. W imieniu swoim, kierownictwa i pracowników PIP pozwolę sobie zadeklarować pełną współpracę z Komisją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, mamy jeszcze jeden punkt w sprawach organizacyjnych. Otóż na 7 stycznia planujemy posiedzenie Komisji. W porządku dziennym będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej. To jest oczywiście uwarunkowane pracami w Sejmie, bo może zdarzyć się, że na tym etapie to posiedzenie będzie niepotrzebne, ale nic na to nie wskazuje. Prosiłbym, żeby zanotować sobie tę propozycję – 7 stycznia, godz. 10.00. Będzie to dotyczyło części budżetowej NIK. Dochody i wydatki będzie referował prezes NIK i jest potrzeba powołania posła-koreferenta. Kto robił to dotychczas na posiedzeniach Komisji?

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Panie przewodniczący, na którą godzinę planuje pan zwołanie posiedzenia Komisji?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Na dziesiątą.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

Czy to nie może być trochę później?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Może.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO):

To dobrze, bo cały kierunek wrocławski nie dojeżdża na dziesiątą.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Mamy salę do 12.00, a później wspólne posiedzenie z komisją samorządu. Obradujemy dość elastycznie i nie chciałbym wchodzić w szczegóły. Potem możemy do tego wrócić.

Korzystając jeszcze z państwa obecności, bo część II to Państwowa Inspekcja Pracy i jej wydatki. Referuje główny inspektor pracy. Koreferuje poseł. Ustalimy jeszcze szczegóły tego posiedzenia. Czy w związku z tym mają państwo jakieś uwagi? Bardzo państwu dziękuję za udział w posiedzeniu Komisji. Proszę podziękować za przekazane nam życzenia. Składamy życzenia wszystkim pracownikom NIK i PIP. W imieniu Komisji i swoim życzę wszystkiego dobrego w nadchodzącym 2016 r. Dziękuję za uczestnictwo w dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Państwa proszę o pozostanie jeszcze chwilę. Jeżeli chodzi o tę pierwszą część dotyczącą budżetu NIK, to który z posłów chciałby być koreferentem? Zgadza się pan poseł

Tadeusz Dziuba. Bardzo panu dziękuję. W tej drugiej części dotyczącej PIP koreferentem mógłby być pan poseł Janusz Śniadek. Dziękuje. Czy są jakieś uwagi?

Czy jeszcze coś powinniśmy dziś omówić? Proszę państwa, jeszcze chwila. Najprawdopodobniej odbędzie się wspólne posiedzenie z Komisją Samorządu Terytorialnego i tam będziemy omawiać budżet regionalnych izb obrachunkowych, ale tutaj przewodnią komisją jest Komisja Samorządu Terytorialnego i mamy nadzieję, że oni wyznaczą koreferenta.

Dziękuję państwu za uczestnictwo w posiedzeniu Komisji.